

Lieta C-353/20

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Iesniegšanas datums:

2020. gada 31. jūlijs

Iesniedzējtiesa:

Tribunal de l'Entreprise du Hainaut, division de Charleroi (Beļģija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2020. gada 23. jūlijs

Prasītājs:

Skeyes

Atbildētāja:

Ryanair DAC

Tribunal de l'Entreprise du Hainaut, division de Charleroi
[Aino uzņēmējdarbības lietu tiesa, Šarleruā teritoriālā
nodaļa]

Rīkojums

Chambre des référés [Pagaidu noregulējuma lietu palāta]

[orig. 2. lpp.]

LIETĀ:

Autonoms valsts uzņēmums SKEYES (agrāk – *BELGOCONTROL*), [...] kura juridiskā adrese ir [...] BRISELE [...];

Pieteicējs pēc trešās personas protesta [...].

PRET:

Saskaņā ar Īrijas tiesībām dibināta sabiedrība *RYANAIR D.A.C.*, kuras juridiskā adrese ir [...] Svordsa [*Swords*] [...] (Īrija) [...];

Atbildētāja pēc trešās personas protesta [..].

[*omissis*: norādes uz procedūru]

Pēc apspriedes tiesa pasludina šādu spriedumu:

TIESVEDĪBAS IZKLĀSTS

1. *SKEYES* ir civilās gaisa satiksmes vadības un kontroles monopols Beļģijā; tas ir “autonoms valsts uzņēmums” 1991. gada 21. marta likuma izpratnē ¹.

Likuma par valsts uzņēmumiem 1. pantā ir noteikts:

“1. § Ikviens publisko interešu subjekts, kuram attiecīgajā rūpniecības vai tirdzniecības nozarē ir jābūt pārvaldības autonomijai, pēc tam, kad tā statuss ar likumu ir saskaņots ar šīs sadaļas noteikumiem, var iegūt šādu autonomiju, noslēdzot pārvaldības līgumu ar valsti saskaņā ar šī likuma nosacījumiem. [..]”

4. § Subjekti, kas klasificēti kā autonomi valsts uzņēmumi, ir:

[..]

4° Skeyes”

Likuma 170. pantā ir precizēts:

“Skeyes mērķis ir:

1 nodrošināt aeronavigācijas drošību gaisa telpā, par ko ir atbildīga Beļģijas valsts [..] [oriģ. 3. lpp.] [..]”

[..]”

Atbilstoši 171. pantam: *“170. panta 1.–3. punktā minētās darbības ir sabiedrisko pakalpojumu uzdevumi.”*

Pasākumu gaisa satiksmes drošības nodrošināšanai ietvaros *SKEYES* ir ļauts īstenot *“Zero rate”* pasākumu, kas nozīmē to, ka neviens lidaparāts nevar pacelties, nosēsties vai šķērsot Beļģijas gaisa telpu un atsevišķus tās sektorus.

2. Uzdevumi un mērķi, ko Beļģijas valsts ir noteikusi *SKEYES*, ir ietverti pārvaldības līgumā; šī strīda rašanās brīdī bija spēkā 2014. gada 11. aprīlī noslēgtais pārvaldības līgums; pēc tam līgums tika pagarināts no 2019. gada 24. jūnija.

¹ Grozīts ar 2015. gada 16. decembra likumu, “ar ko grozīts 1991. gada 21. marta Likums par dažu valsts tautsaimniecības uzņēmumu reformu”.

3. Vēl ir jāuzsver, ka gaisa satiksmes dispečeri, kas ir *SKEYES* pastāvīgie darbinieki, tiek pieņemti darbā dienestā, neskarot *SKEYES* tiesības pieņemt darbā darbiniekus darba līguma ietvaros ².
4. Aviosabiedrība *RYANAIR* darbojas Beļģijā, izmantojot Šarleruā un Briseles lidostas.
5. *SKEYES* jau agrāk ir pieredzējis sociālā saspīlējuma epizodes, par ko liecina *Cour d'Appel de Bruxelles* [Briseles Apelācijas tiesas] 2017. gada 20. novembra spriedums ³, kurā saskaņā ar *RYANAIR* citēto tika atzīta *SKEYES* principiāla atbildība par 2010. gada septembrī notikušu neorganizēto streiku.
6. No 2019. gada februāra līdz maijam *SKEYES* vairākas reizes slēdza Beļģijas gaisa telpu pieejamu darbinieku nepietiekamības dēļ; ir konstatētas šādas epizodes:
 - Gaisa telpas slēgšana no 12. februāra plkst. 22.00 līdz 13. februāra plkst. 22.00; *SKEYES* darbinieki piedalījās 13. februāra valsts mēroga streikā, kura rezultātā tika atcelti lidojumi no Beļģijas lidostām un uz tām;
 - Streika pasākums ar mērķi slēgt konkrētas Beļģijas lidostas 12. un 13. martā; viena pēc otras uz divām stundām tika slēgtas visas lidostas: Brisele, – sākot no plkst. 22.00, Šarleruā – no plkst. 4.00 līdz 6.00;

Gaisa satiksmes dispečerus pārstāvošās profesionālās apvienības 20. marta streika pasākums; tā dēļ kavējas izceļošana un ielidošana; **[oriģ. 4. lpp.]**

- Līdzīgs streika pasākums 28. martā;
- Nakts streika pasākums no 2019. gada 15. līdz 16. aprīlim, kura rezultātā Beļģijas gaisa telpa tika slēgta laikā no pusnakts līdz plkst. 6.00 rītā;
- 16. maija streika pasākums, kura rezultātā gaisa telpa tika slēgta laikā no plkst. 9.30 līdz 13.00 (skat. tālāk).

RYANAIR paskaidro, ka vairumā gadījumu aviosabiedrības netika laikus informētas, un līdz ar to tās nevarēja ierobežot šo streika pasākumu negatīvo ietekmi uz pasažieriem.

7. Pēdējā 2019. gada 16. maijā notikušā streika pasākuma rezultātā *RYANAIR* šajā tiesā iesniedza īpašas steidzamības prasības pieteikumu kopā ar citiem prasības pieteikumiem Briselē un Ljēžā [*Liège*]; šie prasības pieteikumi tika iesniegti tiesā turpmāk aprakstītajā kontekstā.

² 1991. gada 21. marta likuma 29. panta 1. punkta otrā daļa.

³ [omissis: atsaucēs]; šis spriedums ir pārsūdzēts apelācijā *Cour de cassation* [Kasācijas tiesā] un par to vēl nav izlemts.

8. Piektdienas, 2019. gada 10. maija paziņojumā presei *SKEYES* informēja, ka ir parakstīta sociālo partneru vienošanās, ko “vadība īstēnos (..) pilnībā un iespējami drīz uzņēmuma un konkrēto darbinieku interesēs”; pēc šīs vienošanās 2019. gada 16. maijā bija plānotas vairākas informatīvas sanāksmes, lai informētu darbiniekus, netraucējot satiksmes kontroli.
9. Tomēr 16. maijā *SKEYES* atkal bija spiesta slēgt Beļģijas gaisa telpu tāpēc, ka daudzi gaisa satiksmes dispečeri neatradās savā postenī, pie tam tādos apstākļos, kā tos *SKEYES* apraksta šajā pašā dienā publiskotajā paziņojumā:

“Streika pasākumi Skeyes nav pamatoti. Informatīvas sanāksmes par Skeyes sociālo partneru vienošanos nav iemesls, lai pārtrauktu pakalpojumu sniegšanu.

Šodien Skeyes vadība bija aicinājusi gaisa satiksmes dispečerus, lai viņiem izskaidrotu iepriekšējā piektdienā 10. maijā noslēgto sociālo partneru vienošanos. Šim nolūkam viņi varēja ierasties jebkurā laikā no plkst.10.00 līdz 19.00 un pārtraukumu laikā, lai katram būtu iespēja visizdevīgākajā brīdī saņemt nepieciešamos paskaidrojumus, lai šī iemesla dēļ bez vajadzības netiktu pārtraukta pakalpojumu sniegšana.

Kad vadība konstatēja, ka ir veiktas darbības, lai ietekmētu gaisa satiksmi šo informatīvo sanāksmju dēļ, tā bija spiesta šīs sanāksmes atcelt.

Jebkādi citi pasākumi tiek uzskatīti par neorganizētu streiku.

[..]”

10. Saskaņoties ar šo pēkšņo gaisa telpas slēgšanu, *RYANAIR* tajā pašā 2019. gada 16. maijā aptuveni plkst.10.00 no rīta iesniedza vienpusēju īpašas steidzamības prasības pieteikumu saskaņā ar *Code judiciaire* [Tiesu kodeksa] 584. pantu, kuru šī tiesa tajā pašā dienā apmierināja, uzdodot *SKEYES*: “nodrošināt pakalpojuma, kura monopols tai ir, sniegšanu, lai gaisa satiksme darbotos normāli, pretējā gadījumā nosakot naudas sodu 250 000 EUR stundā tikmēr, kamēr Beļģijas gaisa telpa paliek slēgta gaisa satiksmes dispečeru streika dēļ”.

Šī rīkojuma darbība tika ierobežota uz laiku no 2019. gada 16. līdz 24. maijam.

11. *RYANAIR* saņēma tiesas rīkojumu, kas bija izsūtīts tajā pašā 16. maijā plkst. 15:38, neilgi pēc tam, kad gaisa telpa bija no jauna atvērta gaisa satiksmei; tā paziņoja rīkojumu *SKEYES* 2019. gada 21. maijā. 2019. gada 24. maijā vairs netika reģistrēts neviens traucējums; līdz ar to rīkojums pārstāja darboties, un naudas sods palika nepiemērots. [oriģ. 5. lpp.]
12. Ar tiesu izpildītāja 2019. gada 21. jūnija aktu *SKEYES* kā trešā persona apstrīdēja 2019. gada 16. maija rīkojumu; apstrīdējuma priekšmets ir:
 - galvenokārt, tiesai atzīt, ka tai nav kompetences izskatīt pamatprasību, un līdz ar to – atcelt rīkojumu *a quo*;

- pakārtoti, atzīt, ka tai nav kompetences izskatīt pamatprasību un nodot lietu atpakaļ *Président du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles* [Briseles frankofonās pirmās instances tiesas priekšsēdētājam] vai pakārtotāk, – *Président du Tribunal de première instance du Hainaut – division Charleroi* [Aino uzņēmējdarbības lietu tiesas – Šarleruā teritoriālās nodaļas priekšsēdētājam] vai, vēl pakārtotāk, – *Président du Tribunal francophone de l'entreprise de Bruxelles* [Briseles frankofonās uzņēmējdarbības lietu tiesas priekšsēdētājam];
- pakārtotāk – atzīt pamatprasību par nepamatotu un līdz ar to atcelt rīkojumu *a quo*;
- vēl pakārtotāk – atzīt pamatprasību par nepamatotu, jo ar to galvenajam sodam tiek pievienotas kavējuma naudas, un līdz ar to šajā daļā atcelt rīkojumu *a quo*.

DISKUSIJA

13 [..]

14 [..] ⁴ [oriģ. 6. lpp.] [..] ⁵

15 [omissis: Skeyes kā trešās personas protesta pieņemamība]

16. Lai panāktu 2019. gada 16. maija rīkojuma atcelšanu, SKEYES izvirza divus argumentus par kompetences neesamību.

Vispirms tā uzskata, ka šai tiesai nav kompetences izskatīt prasību saistībā ar tās uzdevumu kontrolēt Beļģijas gaisa telpu.

Pakārtoti SKEYES uzskata, ka uz to kā uz publisko tiesību sabiedrību nevar attiekties uzņēmuma tiesas kompetence.

17. Pirmām kārtām, SKEYES norāda, ka šai Tiesai nav kompetences izskatīt RYANAIR prasību par to, lai gaisa satiksmes kontrolieris atvērtu Beļģijas gaisa telpu.

SKEYES uzskata, ka RYANAIR nav nekādu subjektīvu tiesību, kas tai ļautu iesniegt šādu prasību; tiek atgādināts, ka Beļģijas gaisa telpas regulējums izriet no tāda autonoma valsts uzņēmuma rīcības brīvības, kāds ir SKEYES, kas vienīgais var novērtēt apstākļus, kādos šī gaisa telpa ir jāregulē.

18. Tiesas nostāja: Tiesām ir jāizskata prasības, kas pamatotas ar subjektīvām tiesībām; subjektīvās tiesības nozīmē, ka pastāv precīzs juridisks pienākums, kas

⁴ [..]

⁵ [..]

ar objektīvu tiesību normu ir tieši noteikts citai persona un kura izpildē pieteikuma iesniedzējs ir personīgi ieinteresēts ⁶.

19. *RYANAIR* vienpusējais prasības pieteikums bija balstīts uz subjektīvo tiesību esamību; *RYANAIR* to tur izklāstīja šādi [..]:

“Šie atkārtotie streiki un it īpaši šis neorganizētais streiks, skaisto dienu un vasaras brīvdienu tuvošanās situācijā *RYANAIR* – tāpat kā citām aviosabiedrībām – [oriģ. 7. lpp.] rada nopietnus un neatgriezeniskus zaudējumus lidojumu atcelšanas vai kavēšanās, darbību dezorganizācijas, pasažieru neapmierinātības un ievērojamo saistību, kas *RYANAIR* izriet no Regulas (EK) Nr. 261/2004 9. panta [..], dēļ. Proti, lai gan gaisa satiksmes dispečeru streiks ir ārkārtējs apstāklis, kas ļauj pārvaldītājam nemaksāt kompensāciju, kas ir paredzēta lidojuma kavēšanās vai atcelšanas gadījumā, tomēr pārvaldītājam ir pienākums sniegt atbalstu un palīdzēt pasažieriem, tostarp vajadzības gadījumā tos izmitināt viesnīcā, kas rada ārkārtīgi lielas izmaksas.”

20. Tiesa norāda, ka ar šo argumentāciju tiek prasīts atzīt šādas subjektīvās tiesības:

- attiecībā uz brīvību veikt uzņēmējdarbību, ko ES Tiesa ir atzinusi par Savienības tiesību vispārēju principu ⁷, *RYANAIR* tiesības savā aviosabiedrības saimnieciskajā darbībā nebūt nesamērīgi ierobežotai ar valsts iestādes lēmumiem, kuru rezultātā: aviosabiedrībai rodas ārkārtas izdevumi, pārvaldības sarežģījumi ar cilvēkresursiem un nekontrolējams kaitējums tēlam un reputācijai, zaudējumi, no kuriem daži ir grūti atlīdzināmi;
- pārkāpumu, par kuriem ir vainojams *SKEYES*, gadījumā tiesības pret šo uzņēmumu celt prasību par zaudējumu atlīdzību, kas ir līdzīga tai, kādu *RYANAIR* jau ir cēlis pret *SKEYES*, kuras rezultātā ir pieņemts 2017. gada 7. novembra spriedums [..], ar ko *Cour d'appel de Bruxelles* atstāja spēkā *SKEYES* nelabvēlīgo spriedumu pirmās instances tiesā – saskaņā ar *Code civil* [Civilkodeksa] 1384. panta trešā daļu – atlīdzināt *RYANAIR* ciesto kaitējumu 24 stundu neorganizētā streika dēļ, kas *SKEYES* komandās tika sākts 2010. gada 28. septembrī (*SKEYES* par šo spriedumu ir iesniegusi kasācijas sūdzību);
- attiecībā uz tiesībām uz zaudējumu atlīdzību tiesības ierobežot savu kaitējumu, šajā lietā iesniedzot prasības pieteikumu, kurā prasīts, lai *SKEYES* tiktu aizliegts iekšējo problēmu dēļ no jauna slēgt gaisa telpu, pretējā gadījumā tam var tikt piemērots naudas sods.

21. Vai šādi piesauktās subjektīvās tiesības ir pamats, pretēji *SKEYES* apgalvotajam, to subjektiem (gaisa pārvaldītājiem) prasīt šo tiesību aizsardzību *Ordre judiciaire* [Tiesu sistēmas] tiesās?

⁶ [omissis: atsauce uz valsts judikatūru]

⁷ [omissis: atsauce uz doktrīnu]

SKEYES ir saskaņā ar Beļģijas tiesībām dibināts autonomas valsts uzņēmums, kura darbībai pēc definīcijas ir pārrobežu aspekti; līdz ar to Eiropas tiesību normām noteikti ir nozīme, lai noteiktu, kādas ir lietotāju tiesības attiecībā pret šādu subjektu.

Regulas (EK) Nr. 549/2004 24. apsvērumā ir teikts (skat. turpmāk papildinātas atsauces): “[..] šīs regulas mērķi, proti, Eiropas vienotās gaisa telpas radīšanu, dalībvalstis nevar pietiekami labi sasniegt šā pasākuma starptautiskā mēroga dēļ, un to var labāk sasniegt Kopienas līmenī, paredzot arī sīki izstrādātus īstenošanas noteikumus, kuros ņemti vērā īpašie vietējie apstākļi. [..]”

22. Eiropas līmenī ir jāņem vērā šādi tiesību akti: **[oriģ. 8. lpp.]**

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 549/2004 (2004. gada 10. marts), ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula)

4. pants

Valsts uzraudzības iestādes

1. Dalībvalstis izraugās un izveido struktūru vai struktūras, kas kļūst par valsts uzraudzības iestādi, kura uzņemas pienākumus, kas jāpilda šādai iestādei saskaņā ar šo regulu un saistībā ar 3. pantā minētajiem pasākumiem.

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 550/2004 (2004. gada 10. marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Pakalpojumu sniegšanas regula)

Preambula

(5) Gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšana, kas paredzēta šajā regulā, ir saistīta ar tādu valsts varas pilnvaru izmantošanu, kurām nav ekonomiska rakstura, kas attaisno Līguma konkurences noteikumu piemērošanu.

(6) Dalībvalstis atbild par drošas un efektīvas aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas uzraudzību un par to, ka kontrolē aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju atbilstību kopīgajām prasībām, kas noteiktas Kopienas līmenī.

(13) Sakaru, navigācijas un uzraudzības pakalpojumu, kā arī aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniegšana jāorganizē saskaņā ar tirgus nosacījumiem, ņemot vērā šādu pakalpojumu īpašās funkcijas un uzturot augsta līmeņa drošību.

8. pants

Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju izraudzīšana

1. Dalībvalstis nodrošina gaisa satiksmes pakalpojumu ekskluzīvu sniegšanu īpašos gaisa telpas blokos gaisa telpā, par kuru tās atbild. Šim nolūkam

dalībvalstis izraugās gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju, kam ir Kopienā derīgs sertifikāts.

3. *Dalībvalstis nosaka izraudzīto gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju tiesības un pienākumus. Pienākumos var iekļaut nosacījumus savlaicīgai tādas informācijas sniegšanai, kas ļauj identificēt visu gaisa kuģu kustību gaisa telpā, par kuru tās atbild.*

4. *Dalībvalstīm ir pastāvīgas pilnvaras izvēlēties gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju ar nosacījumu, ka tas atbilst prasībām un nosacījumiem, kas minēti 6. un 7. pantā.*

23. *SKEYES* apgalvo, ka, ņemot vērā to, ka tas ir “gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs” Beļģijā, un tam piešķirto rīcības brīvību, tas nav pakļauts nekādaī tiesas kontrolei attiecībā uz neizpildi, ko tam varētu pārmest saistībā ar tā prerogatīvu īstenošanu.

Šķiet, ka šī nostāja ir pretrunā Eiropas Savienības tiesībām. [oriģ. 9. lpp.]

Proti, lai gan saskaņā ar Savienības tiesību normām valsts iestādes nosaka tādu organizāciju kā *SKEYES* tiesības un pienākumus, tomēr šīm iestādēm šajā definīcijā, šķiet, ir pienākums nodrošināt lietotājiem efektīvu tiesību aizsardzību valsts uzņēmuma pienākumu neizpildes gadījumā.

Tādējādi šai tiesai ir jāpārbauda, vai, neraugoties uz *SKEYES* piešķirto rīcības brīvību, kā rezultātā tikai pati šī sabiedrība var spriest – sabiedrības interesēs – par savu lēmumu pamatotību, subjektīvās tiesības, ko *RYANAIR* lūdz aizsargāt, var tiesai ļaut piespiest *SKEYES* ņemt vērā apstākļus, kādos šī rīcības brīvība tiek īstenota; šis jautājums doktrīnā ir aprakstīts kā “delikāts”⁸.

24. Vairākos nolēmumos *Cour de cassation* ir atzinusi, ka prasītājs var vērsties tiesā, lai gan administratīvajai iestādei ir rīcības brīvība. Nevar izslēgt, ka iestāde kļūdās, pārkāpjot subjektīvās tiesības, vai, pat ja šādu tiesību nav, neīstenojot savu rīcības brīvību, kā to būtu darījusi parasta piesardzīga administratīva iestāde, kas atrodas tādos pašos apstākļos.

Tādējādi 2009. gada 26. marta atsauces spriedumā⁹ *Cour de cassation* ir izteikusies šādi:

“Administratīvai iestādei, kas pieņem lēmumu, pamatojoties uz savu rīcības brīvību, ir novērtējuma brīvība, kas tai ļauj likuma ietvaros pašai noteikt savas kompetences īstenošanas kārtību un izvēlēties risinājumu, ko tā uzskata par vispiemērotāko. Tiesu varas kompetencē ir novērst vai vērst par labu kļūdainu

⁸ [omissis: atsauces uz doktrīnu]

⁹ [omissis: atsauces]

subjektīvo tiesību aizskārumu, ko pieļāvusi administratīvā iestāde, īstenojot šo rīcības brīvību.”¹⁰

No šīs judikatūras izriet, ka tiesu varas tiesas īstenojamā pārbaudē svarīgas ir tiesības, uz kurām atsaucas prasītājs. Ja minētās tiesības ir subjektīvas tiesības (un pieteikuma iesniedzējam ir tūlītēja, radusies un pastāvoša interese uz tām atsaukties), prasība ir piekritīga tiesu varas iestādēm. Jautājums par pieteikuma pamatotību ir cits jautājums, kura atrisinājumā būtu jāņem vērā administratīvās iestādes īpašais statuss.

25. Šī tiesa norāda, ka *Cour de cassation* spriedumi, kur tiek pārbaudītas administratīvās iestādes rīcības brīvības robežas, attiecas uz ārvalstnieku tiesībām, kuru normas galvenokārt ir valsts tiesību normas.

Šajā gadījumā strīds skar konkrētus Eiropas tiesību aktus, kas ir norādīti iepriekš un kas prioritāri ir piemērojami katrai Savienības valstij.

Līdz ar to, lai noteiktu rīcības brīvības, kas ir piešķirta Eiropas gaisa telpas operatoriem, iespējamās robežas, Tiesa uzskata, ka tai ir jāuzdod Eiropas Savienības Tiesai šī sprieduma rezolutīvajā daļā izklāstītie jautājumi. [oriģ. 10. lpp.]

AR ŠĀDU PAMATOJUMU

Es, [...] *Président du Tribunal de l'Entreprise du Hainaut*, [...]

[*omissis*: norādes uz procedūru, trešās personas protesta pieņemamība, nepieciešamība lūgt prejudiciālu nolēmumu]

Līdz ar to Eiropas Savienības Tiesai saskaņā ar LESD 267. pantu tiek uzdoti šādi prejudiciālie jautājumi:

1.

Vai Regula Nr. 550/2004 un it īpaši tās 8. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka dalībvalstīm ar to tiek atļauts neattiecināt šīs dalībvalsts tiesu kontroli uz gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja pakalpojumu sniegšanas pienākuma iespējamu neizpildi, vai arī šīs regulas normas ir jāinterpretē tādējādi, ka saskaņā ar tām dalībvalstīm ir noteikts pienākums organizēt efektīvu pārsūdzības mehānismu par iespējamām pārkāpumiem, ņemot vērā sniedzamo pakalpojumu raksturu?

2.

Vai Regula Nr. 550/2004, kurā ir noteikts, ka “*gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšana, kas paredzēta šajā regulā, ir saistīta ar tādu valsts varas pilnvaru izmantošanu, kurām nav ekonomiska rakstura, kas attaisno Līguma konkurences*

¹⁰ [*omissis*: atsauces uz judikatūru]

noteikumu piemērošanu”, ir jāinterpretē tādējādi, ka ar to tiek izslēgti ne tikai paši konkurences noteikumi, bet arī visi citi noteikumi, kas ir piemērojami valsts uzņēmumiem, kas darbojas preču un pakalpojumu tirgū, kuri netieši ietekmē konkurenci, piemēram, tādi, ar kuriem ir aizliegts likt šķēršļus brīvībai veikt uzņēmējdarbību un sniegt pakalpojumus?

[*omissis*: lēmums par lietas apturēšanu, pagaidu izpilde, norāde uz procedūru]

Šis lēmums ir pasludināts *chambre des référés* 2020. gada 23. jūlija atklātā ārkārtas tiesas sēdē.

[*omissis*: paraksti]

DARBA VERSIJA